



Kunskapsunderlag utbyggnad av cykelvägar i närheten av statligt vägnät

En guide för kommuner

Innehåll

Inledning	2
Lagstiftning och tillämpning	3
Alternativ 1. Utbyggnad av cykelväg via Trafikverket	4
Alternativ 2. Utbyggnad av cykelväg via kommun.....	6
För- och nackdelar för kommunen att bygga cykelväg i närheten av statligt vägnät	7
Tillvägagångssätt för kommuner som vill bygga cykelväg enligt alternativ 2, utanför vägområdet	8
Checklista: Bygga kommunal cykelväg utanför vägområdet	13
Exempel på tillämpning i olika kommuner	14
Grästorps kommun.....	14
Ulricehamns kommun.....	16
Lärdomar och utmaningar	17
Fördjupad beskrivning lagstiftning	18

Datum: 2024-09-26

Kontaktpersoner Västra Götalandsregionen: Anna Kronvall, Anna Möller,
Koncernkontoret, Regional Samhällsplanering

Konsultstöd: Felix Sjölin Alix Lereculey-Peran, Trivector

Foton: Framsida, sid 2 sid 4 Jonas Ingman, sid 8 Roger Borgelid, sid 15
Grästorps kommun

Inledning

Många kommuner i Västra Götaland vill snabba upp byggandet av cykelvägar längs statliga vägar. De flesta av dessa cykelvägar byggs nu av Trafikverket med 50 procent finansiering från den regionala infrastrukturplanen och 50 procent från kommunen i en process där nya cykelvägar får föreslås ungefär var fjärde år. Kommunerna upplever att cykelvägarna både blir dyra och tar lång tid att bygga. Därför finns önskemål att visa på vilka alternativa tillvägagångssätt det finns för kommunerna för att få till stånd cykelvägar utanför och mellan tätorterna.

Cykling är en billig, miljövänlig, hälsosam och effektiv transportmetod som bidrar till ökat hållbart resande. Genom att förbättra cykelinfrastrukturen och samarbeta mellan olika aktörer kan cyklingen göras mer attraktiv. Västra Götalandsregionen vill därför öka kunskapen om olika tillvägagångssätt i syfte att skapa förutsättningar för fler cykelvägar i regionen.

Detta dokument fungerar som en guide för kommuner som vill bygga cykelväg i närheten av det statliga vägnätet utanför vägområdet. Beskrivningen gäller både om kommunen bygger längs med statlig väg eller i en annan sträckning utanför kommunalt väghållningsområde. De rekommenderade tillvägagångssätten är baserade på lagstiftning, tidigare dokumentation, aktuella exempel samt intervjuer med kommuner och Trafikverket.



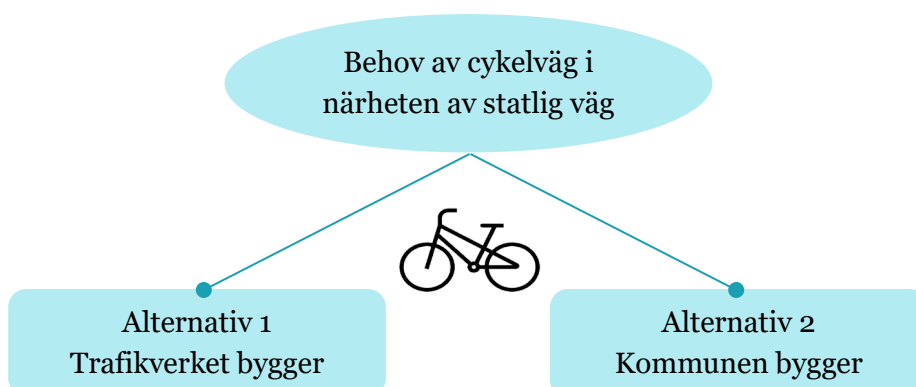
Lagstiftning och tillämpning

Följande lagrum gäller då en cykelväg ska anläggas. En fördjupad beskrivning av respektive lag och förordning återfinns sist i dokumentet:

- **Väglagen (1971:948)** – Anläggande av permanent cykelväg längs allmänna (statliga) vägar.
- **Plan- och bygglagen (2010:900)** – Anläggande av permanent cykelväg inom detaljplanelagt område.
- **Jordabalken (1970:994)** – Anläggande av tidsbegränsad cykelväg på mark där arrende används (nyttjanderätt).
- **Anläggningslagen (1973:1149)** – Anordnande av cykelväg på enskild väg.
- **Förordning (2009:236) om nationell plan för transportinfrastruktur.**
- **Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.**
- **Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.**

För att bygga en cykelväg med stöd av väglagen gäller att cykelvägen ska ligga i nära anslutning till befintlig allmän väg och att det finns ett påtagligt funktionellt samband med (bil)vägen. Cykelvägen ska byggas främst i syfte att minska risken för konflikter mellan oskyddade trafikanter och fordonstrafik. Vad som avses med ”påtagligt funktionellt samband” är dock inte alldeles tydligt, men eftersom cykelbanan ska vara en väganordning till den befintliga vägen är tolkningen att avståndet mellan dem inte kan vara alltför stort. Ansvar för att bygga cykelväg längs statliga vägar ligger hos Trafikverket. Av anläggningslagen framgår att Trafikverket inte får äga enskild väg, och cykelväg med statlig väghållning kan därmed inte ordnas på enskild väg. En kommun kan däremot med stöd av jordabalken använda enskild väg som cykelväg.

Det finns mot bakgrund av detta två huvudspår för kommunen att överväga när det finns ett behov av en cykelvägsförbindelse i närheten av statlig väg.



Alternativ 1. Utbyggnad av cykelväg via Trafikverket

Cykelväg längs det statliga vägnätet

Utbyggnad av cykelväg längs det statliga regionala vägnätet sker inom ramen för den regionala infrastrukturplanen som tas fram av Västra Götalandsregionen. Nuvarande modell i Västra Götaland bygger på att cykelvägarna finansieras med 50 procent från infrastrukturplanen och 50 procent kommunal medfinansiering. Kommunerna ombeds ungefär vart fjärde år lämna in förslag på nya cykelvägar som de avser att medfinansiera med halva kostnaden. Förslagen samordnas av kommunalförbunden och prioriteras därefter av Västra Götalandsregionen i samråd med Trafikverket.

1. Kommunerna/kommunalförbunden spelar in de sträckor som de anser är viktigast för nya cykelvägar längs det statliga vägnätet.
2. Västra Götalandsregionen gör tillsammans med Trafikverket en prioritering utifrån tilldelad budget samt tar fram ett underlag för beslut i Västra Götalandsregionen.
3. Trafikverket får i uppdrag att genomföra planering och byggnation av cykelvägarna och blir sedan väghållare för dem.
4. Medfinansieringsavtal tecknas mellan Trafikverket och berörd kommun.
5. Cykelvägarna byggs enligt väglagen och följer de krav och råd som anges i Vägars och gators utformning (VGU). För de flesta cykelvägar som Trafikverket bygger krävs vägplan.



Det finns också tillfällen då Trafikverket bygger en cykelväg utan finansiering från regional infrastrukturplan, exempelvis vid kommunal exploatering. Kommunen bekostar då cykelvägen till 100 procent, men Trafikverket genomför åtgärden och blir väghållare. Medfinansieringsavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket. Cykelvägarna byggs enligt väglagen och följer de krav och råd som anges i VGU.

Processen då Trafikverket planerar och bygger cykelväg längs statlig väg upplevs som lång och omfattande. Vid byggande av allmän väg, inklusive statlig cykelväg, behöver i de allra flesta fall en vägplan upprättas. I vägplanen framgår hur vägen ska utformas, vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska vidtas, och vilken mark som behöver tas i anspråk. Trafikverket får via väglagen rätt att ta mark i anspråk med vägrätt. Om överklaganden sker under processens gång kan det ta lång tid innan vägplanen beslutas och vinner laga kraft. När vägplanen väl är beslutad upphandlar Trafikverket konsulter och entreprenör för att projektera och bygga cykelvägen. Trafikverket har krav på sig att dels upprätta vägplan, dels att anläggningen utformas enligt VGU. Det resulterar i att när Trafikverket bygger en cykelväg längs det statliga vägnätet tar det generellt cirka 6–10 år även om vägplanen inte överklagas.

Kostnadsdrivande faktorer när Trafikverket bygger cykelväg är den administration som krävs för vägplanen, krav på utredningar i samband med framtagandet av vägplan, markåtkomstpriset samt vissa utformningskrav från VGU. Kommunen står för hälften av denna kostnad utan att ha insyn eller möjlighet att påverka den slutgiltiga kostnadsbilden.

Bygdeväg

Enligt väglagen är det också möjligt att inkludera cykel på befintliga statliga regionala vägar genom att utforma den till en bygdeväg. En bygdeväg är en befintlig väg som målas med bredare vägren. Bygdevägen består av en dubbelriktad körbana i mitten, så smal att två bilar inte kan mötas på den, och en vägren på varje sida. Vid möte mellan motorfordon får fordonen använda vägrenen tillfälligt, om det kan ske utan fara. Vägrenen är bredare än vanligt så att de oskyddade trafikanterna förfogar över en tydligare plats. Hur en bygdeväg ska utformas finns angivet i VGU. Där finns råd om bland annat siktförhållanden, trafikmängder, hastighetsbegränsningar med mera vilket gör att Trafikverket behöver göra separata bedömningar för varje specifik plats vid planering av bygdevägar. Processen för hantering av bygdevägar är därför olika i varje enskilt fall. Exempel på planeringsförutsättningar som nämns i VGU-guiden är att årsmedeldygnstrafiken ska vara lägre än 2000 fordon per dygn, vägbredden mellan 5 och 7 meter, och referenshastigheten inte överstiga 60 km/h.

Alternativ 2. Utbyggnad av cykelväg via kommun

Cykelvägar som byggs av kommunen kan byggas mer anpassat till den standard och de behov som finns i närområdet, och behöver inte följa de krav som ställs i VGU som endast är rådgivande för kommuner. Kommunen behöver heller inte följa planeringsprocessen enligt väglagen. Möjligheten finns därmed att bygga till en lägre kostnad. För att en kommun ska kunna bygga cykelväg längs statlig väg krävs att den håller sig utanför vägområdet och heller inte påverkar detsamma.

Ett sätt för kommunen att få markåtkomst är att med stöd av plan- och bygglagen detaljplanlägga sträckan som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap. Planläggning ska utgå ifrån vad som ur en allmän synpunkt är lämplig markanvändning. Under detaljplaneprocessen ska avvägningar enligt proportionalitetsprincipen göras vilket innebär att det ska finnas en rimlig balans mellan vad som är nyttan med ett beslut samt vilka konsekvenser som drabbar den enskilde.

Alternativt kan kommunen välja att bygga cykelväg med stöd av jordabalken. Då finns det inte något krav på samråd som sker i vägplane- eller detaljplaneprocessen. Det är ändå viktigt att kommunen har en strukturerad dialog med Trafikverket, Länsstyrelsen och berörda intressenter som markägare, byalag, kommunala förvaltningar med mera.

Rättsliga aspekter

Det finns möjlighet att via jordabalken bygga tillfälliga cykelvägar genom att teckna nyttjanderättsavtal med berörda markägare. Ett nyttjanderättsavtal får gälla i högst 50 år utanför detaljplanlagt område. Det innebär att kommunen behöver omförhandla arrendevillkoren då nyttjanderättsavtalet löper ut. Cykelvägar som byggs med nyttjanderättsavtal är allmänna cykelvägar under avtalstiden, så kallad tidsbegränsad rätt. Efter avtalstiden kan cykelvägen återgå till privat väg alternativt återställs marken till ursprungligt skick.

För- och nackdelar för kommunen att bygga cykelväg i närheten av statligt vägnät

Fördelar

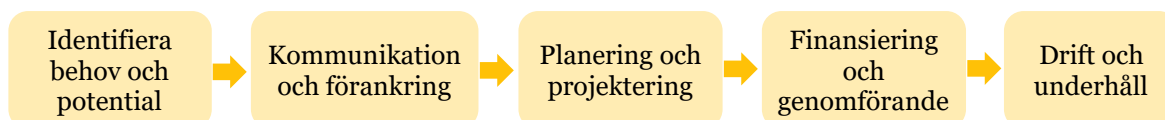
- **Kostnadsbesparingar**
Kommunen kan potentiellt minska kostnaderna för att bygga cykelvägar jämfört med att bygga cykelväg inom Trafikverkets processer.
- **Snabbare genomförande**
Kommunen kan genomföra hela processen (planering och utbyggnad) snabbare än Trafikverket.
- **Lokal kontroll**
Kommunen får bättre kontroll över projektets utformning och standard.
- **Flexibilitet**
Kommunen kan anpassa sitt projekt utefter de lokala behoven och dess förutsättningar och behöver inte följa VGU.

Nackdelar

- **Omfördelat ansvar**
Kommunen tar på sig ansvar för byggnation och drift och underhåll av en cykelväg som egentligen är Trafikverkets ansvar.
- **Krångliga processer**
Behovet av att reda ut vilka lagar och förordningar cykelvägen behöver förhålla sig till kan vara komplicerat.
- **Begränsad markåtkomst**
Om cykelvägen byggs utan detaljplan kan kommunen inte ta mark i anspråk utan att komma överens med berörda markägare. Förhandlingar med markägare kan bli tidskrävande och komplext.
- **Finansiering**
Kommunen har hela finansieringsansvaret. Möjlighet till statlig medfinansiering kan finnas om cykelvägen knyter an till kommunal gata eller befintlig kommunal cykelväg.
- **Drift och underhåll**
Kommunen får ansvara för drift och underhåll av cykelvägen, vilket kräver långsiktig finansiering och ska fungera i kommunens driftorganisation. En nackdel kan vara om cykelvägen befinner sig långt utanför kommunens nuvarande driftområde.

Tillvägagångssätt för kommuner som vill bygga cykelväg enligt alternativ 2, utanför vägområdet

Nedan presenteras en metodik som kan användas av en kommun vid planering och byggnation av cykelväg längs statlig väg, utanför befintligt vägområde.



Identifiera behov och potential

Ett första steg i processen för utbyggnad av cykelvägar är att identifiera var det finns ett behov av att bygga ut cykelinfrastruktur utanför det kommunala väghållningsområdet. Antingen finns redan en kommunal cykelutbyggnadsplan, alternativt görs en kartläggning av brister för att identifiera områden med stor cykelpotential eller där säkerheten för cyklister behöver höjas. Redan i detta skede bör politiken involveras för att stämna av kommunens intresse för att ta frågan vidare. Den aktuella sträckan/sträckorna behöver sedan kartläggas när det gäller bland annat väghållarskap, trafikflöden, aktuella markägarförhållanden och säkerhetsaspekter innan kommunen överväger om det finns underlag för en kommunal utbyggnad av cykelväg utanför vägområdet. Om det är enskilt vägnät kan ett alternativ vara att kommunen tillsammans med berörd vägförening anlägger cykelväg enligt en överenskommen fördelning av kostnader och ansvar.

Trafikverket ska kontaktas tidigt i processen för att bland annat reda ut vägområdets avgränsning. Det finns för de flesta vägar inte ett definierat vägområde utan en inmätning måste alltid göras från Trafikverket för att säkerställa att kommunen inte bygger i eller inkräktar på befintligt vägområde.

Redan i tidigt skede kan också möjligheten till statlig medfinansiering via den regionala infrastrukturplanen undersökas genom en kontakt med Trafikverket.

Kommunikation och förankring

Det kan vara lämpligt att börja med att förankra det planerade projektet politiskt oavsett om det finns en kommunal cykelutbyggnadsplan eller inte.

Om kommunen bygger ut cykelvägar utanför kommunalt väghållningsområde där markåtkomsten inte är garanterad är det viktigt med kommunikation och förankring redan i tidigt skede för att undvika komplikationer under processens gång. Kommunen behöver ta ett beslut om ersättning ska ske via värdering eller schablon så att markägare är införstådda med vilken ersättning de kan tänkas få.

En kontakt bör upprättas med Länsstyrelsen för att klargöra vilka inventeringar och utredningar av natur- och kulturvärden som behöver göras och om åtgärden kräver samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken eller 2 kap. 10 § kulturmiljölagen. Det är alltid den som vidtar en åtgärd som måste försäkra sig om att miljöbalkens krav uppfylls. Det kan finnas skyddsvärda arter eller annat typ av ekosystem som behöver utredas innan processen för ny cykelväg kan påbörjas.

Kommunen bör även etablera ett samarbete med Trafikverket. På så sätt kan processer som Trafikverket behöver inkluderas i tas upp i tidigt skede och eventuell tillsättning av bevakande projektledare göras. Trafikverket behöver göra en bedömning av det befintliga vägområdets utbredning. Om cykelvägen byggs utanför vägområdet och ej påverkar eller ansluter till vägområdet har Trafikverket inte någon formell roll, men genom en tidig kontakt kan processen underlättas. Det kan finnas avsnitt där den nya cykelvägen kommer att tangera vägområdet eller behöver ansluta till en befintlig statlig väg eller cykelväg. Sådana frågor är bra att tillsammans reda ut om det för någon del behöver skrivas ett avtal mellan kommunen och Trafikverket.

Rekommendation

- Börja hos den egna politiken
- Upprätta en tidig kommunikation med Trafikverket, Länsstyrelsen och markägare för att undvika framtida komplikationer
- Håll invånare informerade om planerna och framstegen i projektet
- Återkoppla till invånare när cykelvägen är färdigbyggd och öppen för användning

Planering och projektering

Klargör om det är en cykelväg för året runt nyttjande eller om det är en sommarcykelväg som ska byggas. Diskutera också vilka som ska kunna använda cykelvägen och hur det påverkar utformning, skyltning, drift och underhåll med mera. Exempelvis får moped klass I och hästar inte nyttja en gång- och cykelväg.

När en inmätning är gjord och kommunen i samråd med Länsstyrelsen har försäkrat sig om att natur- och kulturmiljöer inte påverkas, är det viktigt att markåtkomsten säkerställs innan ett planerings- och projekteringsarbete fortsätter. Genom en tidig diskussion med markägare, kan förhoppningsvis markåtkomst säkerställas. Det lämpliga är att upprätta nyttjanderättsavtal under högst 50 år som anger att marken får nyttjas för cykelväg.

Vid planering och projekteringen fastställs utformningen av cykelvägens geometri med hänsyn till omgivande terräng och givet vägområde. Likaså sätts anläggningens standard, behovet av belysning, skyltning med mera. Det är lämpligt att utgå från de krav och råd som återfinns i VGU, men anpassning kan göras utifrån förväntad flöde på cykelvägen.

Rekommendation

- Definiera vilken typ av cykelväg som ska byggas
- Gör noggranna inmätningar och försäkra er om att natur- och kulturmiljöer inte påverkas
- Säkerställ markåtkomst tidigt i processen genom att förhandla med markägare, upprätta nyttjanderättsavtal.

Genomförande och finansiering

Kommunen ansvarar för genomförande, finansiering samt drift och underhåll av cykelväg utanför vägområdet. Vid byggande via nyttjanderättsavtal som är begränsade i tid ska gång- och cykelvägen skrivas av på samma antal år.

Det är möjligt för kommunen att söka statlig medfinansiering med 50 procent av investeringskostnaden vid utbyggnad av cykelväg om den nya cykelvägen ansluter till en befintlig kommunal cykelväg. Vilka cykelvägar som kan beviljas statlig medfinansiering styrs av en förordning som Trafikverket måste förhålla sig till. Det är därför klokt att kontakta Trafikverket tidigt för att sondera möjligheterna till statlig medfinansiering.

Potten för statlig medfinansiering till kommunala cykelvägar i den regionala infrastrukturplanen är begränsad, så om många kommuner ansöker så sker en prioritering mellan ansökningarna. Själva ansökan om statlig medfinansiering sker årligen och kan göras i ett senare skede när markåtkomst är säkrad och projektet är inplanerat i tid, men måste ske innan byggstart.

Kommunen upphandlar byggentreprenad och genomför därefter projektet.

Rekommendation

- Ansök om statlig medfinansiering och utforska alternativa finansieringskällor – exempelvis privata investeringar
- Kontrollera kostnader genom att anpassa projektets standard utefter lokala behov och förutsättningar

Drift och underhåll

Kommunens skyldighet att sköta väghållningen gäller först och främst gator inom detaljplaner där kommunen är huvudman för allmän plats. Om en cykelväg anläggs av kommunen utanför kommunalt vägnät är det även normalt sett kommunen som ansvarar för drift och underhåll.

Drift och underhåll av cykelvägar har blivit en allt större fråga i takt med att användandet ökar. Det ställs krav på regelbundet underhåll för att säkerställa cykelvägarnas funktionalitet och trafiksäkerhet under alla årstider. Nya cykeltyper som exempelvis elcyklar, har lett till att hastigheterna ökat vilket ytterligare ökar kraven på vägunderlagets kvalitet och underhåll. Trenden är att vinteranvändning av cykel ökar, framför allt för arbetspendling. Effektivt och regelbundet vintervägunderhåll krävs för att hålla cykelvägarna fria från is och snö. Majoriteten av singelolyckorna med cykel som resulterar i allvarligt skadade individer sker till följd av halka vid is/snö.

I drift- och underhållsansvaret ingår förutom reparationer av skyltar, beläggning och vägmarkeringar även snöröjning, halkbekämpning, upptagning av grus/flis, barmarksväghållning, sopning under barmarksperioden och åtgärder som förhindrar inträngande av växtlighet. Ansvaret för drift och underhåll är förenat med kostnader, men kräver även anpassning av driftorganisationen för att säkra att åtgärderna sker regelbundet och i tillräcklig omfattning.

Beroende på nyttjandegrad av cykelvägen upprättas en underhållsplan för cykelvägens drift och underhåll. Säkerheten bör prioriteras genom kontinuerligt underhåll och regelbundna inspektioner. Hur driften och underhållet av cykelvägen utförs är upp till varje kommun utifrån användningsgrad och cykelvägens ändamål.

Rekommendation

- Bedöm kostnaden för framtida underhåll
- Utveckla en drift- och underhållsplan för cykelvägen baserat på planerad användningsgrad



Checklista: Bygga kommunal cykelväg utanför vägområdet

1. Utgå från kommunal cykelplan eller gör en analys av cykelpotentialen. Förankra med den kommunala politiken att förvaltningen har ett uppdrag att driva frågan vidare.
2. Kartlägg väghållarskap, trafikflöden, säkerhetsaspekter och markägarförhållanden.
3. Kontakta Trafikverket och efterfråga avgränsning av vägområdet. Skicka in en karta med tänkt cykelväg för att underlätta. Inmätning av vägområde måste alltid göras.
4. Kontakta berörda markägare tidigt i processen för att sondera möjligheten till markåtkomst.
5. Etablera ett samarbete med Trafikverket. Detta underlättar den fortsatta processen, exempelvis behov av bevakande projektledare, anslutning till statlig väg med mera. Upprätta vid behov avtal med Trafikverket.
6. Kontakta Länsstyrelsen för att klargöra vilka behov av utredningar, anpassningar och eventuell tillståndsprövning av natur- och kulturvärden som finns.
7. Bestäm ansvarsförhållanden avseende byggande samt drift och underhåll i dialog med Trafikverket. Upprätta en underhållsplan beroende på planerad nyttjandegrad av cykelvägen.
8. Se över finansieringsalternativ; kan medfinansiering sökas via statlig medfinansiering, privata investeringar eller andra typer av möjliga bidrag.
9. Lyft ärendet till politiken för ett finansieringsbeslut.
10. Säkra markåtkomst i planering- och projekteringsfasen. Se över möjligheten för detaljplaneläggning alternativt ta fram nyttjanderättsavtal med markägare, 25 – 50 år.
11. Planering och projektering inleds. Utgå gärna från VGU. Beroende på cykelvägsstandard kan vissa undantag göras.
12. Upphandla byggtreprenör.
13. Genomför projektet.
14. Fira och kommunicera ut att cykelvägen är byggd!

Exempel på tillämpning i olika kommuner

Nedan presenteras erfarenheter från Grästorp och Ulricehamn vid byggnation av cykelväg längs statligt vägnät.

Grästorps kommun

Grästorps kommun har anlagt cykelväg mellan Grästorp och Flakeberg längs väg 47, totalt cirka 4,7 km.



Cykelväg Grästorp - Flakeberg längs väg 47, cirka 4,7 km.

Utredningsfas:

Utgångspunkt är kommunens cykelplan, där sträckan Flakeberg-Grästorp finns utpekad. Arbetet inleddes med en okulär besiktning av sträckan samt en enklare skiss. Dialogen med Trafikverket togs tidigt och Grästorps kommun genomförde ett informationsmöte med berörda intressenter – markägare, rättighetsinnehavare, föreningar med mera. Vid informationsmötet förklarades syftet, ungefärlig sträckning, ersättningsprinciper, nyttjanderättsavtal, servitut, samt tidsplan. Vid mötet fick kommunen en uppfattning om intresset för åtgärden. Därefter valdes cykelvägens standard såsom beläggning, belysning, driftnivå, tillåtna trafikantgrupper med mera. Sist hölls ett samråd med Länsstyrelsen.

Projekteringsfas:

Under projekteringsfasen anlätades en projektör för att ta fram en översiktlig skiss som fungerade som granskningshandling. Det var viktigt att den skissade cykelvägen i möjligaste mån inte inkräktade på vägområdet för den statliga regionala vägen. Därefter ansöktes det om tillstånd med

hänsyn till fornlämningar, strandskydd och biotopskydd. Värderingen av marken gjordes med hjälp av en konsult som tillhandahöll schablonbelopp för olika marktyper. Aspekter att beakta är också behov av uppförande av plank, nyplanteringar samt flytt av anordningar och byggnader. Inmätningar och detaljprojektering utfördes därefter som underlag för avtal vilka tecknades med markägare. Det var viktigt att dokumentera överenskommelser med markägare. Möjligheten till statlig medfinansiering undersöktes och en ansökan genomfördes enligt ordinarie process i april. Detta projekt beviljades statlig medfinans på 30 procent av total kostnad för cykelvägen.

Grästorps kommun sökte sprängningstillstånd hos Polisen och anmälan om vattenverksamhet kan eventuellt behöva sökas i andra liknande projekt.

Produktionsfas:

Under produktionsfasen upphandlades entreprenör och förberedande arbete utfördes, bland annat nedtagning av skog. Cykelvägen färdigställdes och därefter genomfördes utbetalning till markägare baserat på faktiskt ianspråktagen areal. När projektet var färdigställt slutredovisades åtgärden till Trafikverket för att få den statliga medfinansieringen utbetald.



Ulricehamns kommun

Ulricehamn har anlagt tre olika cykelvägssträckor längs statlig väg utanför vägområdet. De tre sträckorna är mellan 200m och 1 km långa och byggtiden för respektive cykelväg har varit cirka 2 år.

Den process Ulricehamn har arbetat utifrån för att genomföra cykelvägarna liknar den som beskrivs för Grästorps kommun. Kommunen såg ett behov av att skapa cykelförbindelser, men ansåg att det var för dyrt genom den vanliga cykelpotten från regional infrastrukturplan där kostnader för vägplan och Trafikverkets administration inkluderas.

Kommunen tog kontakt med Trafikverket och därefter arbetades en enkel, tidig första skiss fram för att identifiera möjligheterna att bygga utanför vägområdet. Därefter tecknades en form av samverkansavtal med Trafikverket som behandlar hur ansvarsfrågorna hanteras. Ulricehamns kommun hade också tidig dialog med viktiga fastighetsägare men inget var fastställt när de skrev avtal med Trafikverket.

Andra steget var projektering och markförhandling som genomfördes i kommunal regi. Där upprättades ett nyttjanderättsavtal med berörda fastighetsägare som granskades av Trafikverket.

Ulricehamns kommun har inte ansökt om statlig medfinansiering för att bygga de aktuella cykelvägarna. Kommunen har därmed bekostat dem till 100 procent. Att ta fram skiss, samt skriva avtal med Trafikverket tog sex månader till ett år. Efter det tog processen fram till färdig anläggning cirka ett år. En utmaning under processen var att det tog cirka sex månader för Trafikverket att förnya tillstånd om anslutning till statlig väg.



Cykelväg Vegby väg 1700 cirka 400 m.



Cykelväg Gällstad väg 157 cirka 200 m.



Cykelväg Rånnaväg väg 1700 och 1735 cirka 1 000 m delat på två delsträckor.

Lärdomar och utmaningar

Exemplen från kommunerna ovan visar att tidsåtgången för utbyggnad av cykelväg är betydligt kortare då kommunen bygger i jämförelse med om Trafikverket sköter utbyggnaden. När det gäller kostnaden är det ingen avgörande skillnad för själva byggtreprenaden vid likartad standard på cykelvägen. I de fall Trafikverket bygger tillkommer kostnaden för vägplanprocessen, vilket gör att kommunerna upplever att cykelvägar blir orimligt dyra då de byggs av Trafikverket. Viktigt att komma ihåg att liknande processer även behöver genomföras då kommunen bygger – antingen via detaljplaneläggning eller nyttjanderättsavtal. För att göra en rättvis kostnadsjämförelse behöver kommunens kostnader för planerings- och förankringsarbete räknas med. Fördelen när kommunen ansvarar för utbyggnaden är att det finns möjlighet att justera standarden utefter förväntat behov samt att kommunen har bättre kontroll över kostnader avseende planering och byggnation.

Det är svårt att tidigt i planeringen säkerställa att berörda markägare kommer skriva på nyttjanderättsavtal eller godkänna markåtkomst. Därför är det viktigt att sondera berörda markägares inställning innan projektet startas upp. Även om det inte finns något motstånd så tar förhandling och avtalsskrivning tid. En risk är också att cykelvägen avvecklas när avtalen inte längre gäller, speciellt om kommunen inte har en rutin för att förlänga nyttjanderättsavtalen då de går ut.

En bra kommunikation och samverkansprocess med Trafikverket är av största vikt då åtgärder i närheten av statlig väg planeras.

En utmaning är att det inte är alltid möjligt att bygga cykelväg utanför vägområdet om man ändå vill hålla sig i närheten av vägen. Det är många gånger begränsat med utrymme utanför vägområdet, särskilt då bebyggelse ska passeras. Ytterligare en annan aspekt som kan försvåra är att vägområdet inte är fastställt längs äldre vägar. I de fallen behöver Trafikverket göra en bedömning av vägområdets utbredning i förhållande till planerad cykelväg för att säkerställa att den ligger utanför vägområdet. Generellt kan sägas att vägområdet sträcker sig cirka två meter utanför dikets bakslänt. För att vara säker på att cykelvägen placeras utanför vägområdet och vägens säkerhetszon bör den läggas minst tolv meter från väggkant.

Det är inte säkert att kommunen kan få statlig medfinansiering för kommunal byggnation av cykelväg längs statlig väg. Om kommunen är beroende av statlig medfinansiering är det ett risktagande att starta upp projektet utan att finansieringen är säkerställd.

Fördjupad beskrivning lagstiftning

Nedan finns en fördjupad beskrivning av relevanta lagar och förordningar, hur de tolkas och i förekommande fall vilka utmaningar som finns kopplat till utbyggnaden av cykelvägar längs statligt vägnät, avseende vad som tillåts och vad som hämmar processen.

Plan- och bygglagen

Nedanstående lagtext är hämtad från plan- och bygglagen om dess syfte och vad den gäller (1 kap).

1 § I denna lag finns bestämmelser om planläggning av mark och vatten och om byggande. Bestämmelserna syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.

2 § Det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten enligt denna lag.

4 § I denna lag avses med allmän plats: en gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov.

Effekter av lag eller tolkning är att:

- Om det är svårt att nå frivillig markåtkomst är detaljplaneläggning kommunens möjlighet att bygga cykelväg över annans mark.
- Det förutsätts då att den allmänna nyttan överstiger konsekvenserna för den enskilde markägaren.
- Processen liknar vägplaneprocessen i omfattning.

Jordabalken

Nedanstående lagtext är hämtad från jordabalken om dess syfte och vad den gäller.

1 kap 1 § Fast egendom är jord. Denna är indelad i fastigheter. En fastighet avgränsas antingen horisontellt eller både horisontellt och vertikalt. Om fastighetsbildning finns särskilda bestämmelser.

7 kap 1 § Detta kapitel avser arrende, hyra, tomträtt och annan nyttjanderätt samt servitut och rätt till elektrisk kraft, om rättigheten upplåtits genom avtal.

7 kap 4 § Bestämmelserna i denna balk om nyttjanderätt avser icke gravrätt, vägrätt eller bostadsrätt.

Effekter av lag eller tolkning är att:

- När en cykelväg byggs med stöd av jordabalken finns det inte något krav på samråd som sker vid vägplan och detaljplan, vilket kan medföra en risk för negativ påverkan för berörda intressenter och på natur- och kulturmiljö.

Anläggningslagen

Genom en lantmäteriförrättning enligt AL kan en anläggning inrättas som gemensamhetsanläggning om den är gemensam för flera fastigheter och tillgodoser ändamål av stadigvarande betydelse för dem (1 § AL). Det innebär bland annat att vägar som är gemensamma för flera fastigheter kan inrättas som gemensamhetsanläggning. De fastigheter som har del i en sådan gemensamhetsanläggning utgör en särskild anläggningssamfällighet. Till väg hör enligt 46 § AL vägbanan och övriga väganordningar. Med väganordning avses anordningar som behövs för vägens drift eller brukande.

Nedanstående lagtext är hämtad från anläggningslagen om dess syfte och vad den gäller (1973:1149, 1 kap).

1 § Enligt denna lag kan inrättas anläggning som är gemensam för flera fastigheter och som tillgodoser ändamål av stadigvarande betydelse för dem (gemensamhetsanläggning). Fråga om gemensamhetsanläggning prövas vid förrättning.

Effekter av lag eller tolkning är att:

- Vägsamfälligheter har sällan ekonomiska förutsättningar att bygga separat cykelbana längs enskild väg.
- Många kommuner lämnar frivilligt stöd till enskild väghållning i kommunen och kan även bekosta utbyggnad av enskild cykelväg.
- Trafikverket får inte anordna och äga enskilda vägar eller fristående cykelvägar utmed enskild väg vilket kan förlänga processen i sammanhang där enskilda vägar är inblandande.

Väglagen

Väglagen innehåller regler om allmänna vägar. Väglagen reglerar således inte frågor om kommunala gator eller om enskilda vägar (frånsett anslutning av enskild väg till allmän väg). För allmän väg är staten, genom Trafikverket, som regel väghållare.

Nedanstående lagtext är hämtad från väglagen om dess syfte och var den gäller (1 kap).

1 § Denna lag gäller allmän väg. Allmän väg är, förutom väg som anläggs enligt denna lag eller enligt lagen förändras till allmän, sådan för allmän samfärdsel upplåten väg som av ålder ansetts som allmän eller enligt äldre bestämmelser anlagts som eller förändrats till allmän och som vid denna lags ikraftträdande hålls av staten eller en kommun. En väg upphör att vara allmän, när vägen dras in. Om en kommun är väghållare, upphör vägen att vara allmän, när den enligt plan- och bygglagen upplåts eller ska vara upplåten till allmänt begagnande som gata. Om en väg har upplåtits till allmänt begagnande som gata medan staten är väghållare, upphör vägen att vara allmän, när kommunen övertar väghållningen. Lag (2010:904).

5 § Staten är väghållare för allmänna vägar. Om det främjar en god och rationell väghållning får regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, besluta att en kommun skall vara väghållare inom kommunen. Beslutet kan begränsas till att avse vissa vägar eller vissa områden inom kommunen. Lag (1986:636).

14 a § Den som avser att bygga en väg ska upprätta en vägplan.

Effekter av lag eller tolkning är att:

- Samtliga trafikslag, med tillåtelse att använda cykelväg, ska kunna ta sig fram på alla allmänna cykelvägar.
- För att möjliggöra markåtkomst för byggnation av cykelvägar måste de byggas intill allmän väg med motorfordon, i syfte att avlasta vägen (funktionellt samband). Cykelvägar utan direkt koppling till bilvägar betecknas inte som vägar enligt väglagens definition.
- I Trafikverkets riktlinje cykel (TDOK 2017:0496) har Trafikverket definierat funktionellt samband som att cykelvägen ligger så nära den väg som den avser att avlasta att det är uppenbart att det är syftet. Som exempel nämns att cykelbanan till huvuddelen av sin sträckning bör vara synlig från vägen.

Förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur

Nedanstående lagtext är hämtad från förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur (1997:263).

1 § Inom varje län ska det upprättas en länsplan till ledning när medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas. Länsplanen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås.

3 § Länsplanen ska avse tolv år och omfatta

1. investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet,
2. åtgärder i sådana anläggningar m.m. för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

Effekter av lag eller tolkning är att:

- I Trafikverkets riktlinje cykel (TDOK 2017:0496) anges att Trafikverket via den regionala infrastrukturplanen kan bygga cykelväg med funktionellt samband till statligt regional vägnät.

Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

Nedanstående lagtext är hämtad från Förordning om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. (2009:237).

1 § Denna förordning innehåller bestämmelser om statlig medfinansiering till

4. kommuner för åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator i den mån dessa åtgärder går utöver vad som omfattas av gällande kommunalt ansvar i dessa hänseenden. Förordning (2011:1130).

2 § Statlig medfinansiering får beviljas för

5. transportinformatik eller fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator,

3 § Statlig medfinansiering får beviljas för investeringar. Medel betalas ut av Trafikverket. Förordning (2010:161).

5 § Statlig medfinansiering får beviljas med upp till 50 procent av kostnaderna.

Effekter av lag eller tolkning är att:

- Statlig medfinans kan enbart beviljas om kommunen bygger en cykelväg som i någon del knyter an till kommunala vägar och gator.

Förordning om nationell plan för transportinfrastruktur

Nedanstående lagtext är hämtad från förordningen om nationell plan för infrastruktur (2009:236) med de inledande skrivningarna om vilken typ av gång- och cykelåtgärder som får omfattas av nationell plan för transportinfrastruktur.

2 § Den nationella planen för transportinfrastruktur ska avse tolv år och får omfatta

1. investeringar och förbättringar i det statliga stamvägnätet och tillhörande cykelvägar
2. drift och underhåll samt tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion för hela det statliga vägnätet och tillhörande cykelvägar

Effekter av lag eller tolkning är att:

- Trafikverket har via den nationella infrastrukturplanen enbart möjlighet att bygga cykelväg längs det statliga stamvägnätet.
- I Trafikverkets riktlinje cykel (TDOK 2017:0496) anges att Trafikverket via den nationella infrastrukturplanen kan bygga cykelväg med funktionellt samband till nationellt vägnät som inte är motorväg.

Cykelvägar längs nationellt vägnät som är motorväg eller annan väg med förbud för gång och cykeltrafik ska cykelväg i första hand hanteras kopplat till kommunalt eller regionalt angränsade vägnät.

